

ro 2 de Cataño á Ponce. Es indudable que esta desviación que hace el correo economiza de 7 á 8 kilómetros el trayecto entre Vega baja y Cataño, pero también es indudable que el paso de dos ríos sin puente, uno en Palo-seco y otro en el Dorado, ámbos vadeables por sus bocas, produce en cuanto llueve la detención del correo.

Haciéndose el servicio por carruaje debe seguirse el trazado carretero que además de evitar el paso de los citados ríos por sus bocas que siempre contienen en las crecientes mucha mas agua que en otros puntos, el vado se efectúa en el primero por el puente de Bayamon y en el segundo por el que pronto se concluirá denominado *Reyes Católicos*.

Media también otra circunstancia muy atendida y es que con la reforma que proponemos, el importante pueblo de Bayamon queda comprendido en la línea postal en lugar del Dorado, mucho mas inferior en población y riqueza á aquel; así como también recibirá este beneficio el pueblo de Vega-alta situado en la línea que proponemos entre Bayamon y Vega-baja: pudiendo ganarse, haciéndose el servicio en carruaje, los 7 á 8 kilómetros de diferencia que hay, como hemos dicho ya.

La línea de Cataño á Vega-baja como la presentamos es la que recorren los carruajes públicos que existen entre Arecibo y Cataño.

Hace tres ó cuatro años que el pueblo de Añasco, despues de muchas gestiones, obtuvo del Superior Gobierno, sin que para ello mediase todos los informes que el caso requería, que el correo de la línea del Oeste en lugar de ir directamente desde Rincon á Mayagüez, tocase ántes en Añasco, con lo que se hace invertir al correo mas de una hora de las señaladas en itinerario.

Esta pérdida de tiempo poco importaría hoy para nuestro plan, si no se tropezase con dos inconvenientes graves para que el coche correo recale en Añasco; y son estos, el primero, que el camino desde este pueblo al Rincon se encuentra en tan mal estado que ni á caballo casi puede cruzarse, y el segundo, que el rio del pueblo de gran corriente y cantidad de agua, no tiene puente y si un ancon que estando el rio crecido, como sucede en cuanto llueve, no puede atravesar de una á otra orilla, como prácticamente lo vemos todos los días.

En cambio desde Rincon á Mayagüez, el camino es bueno y de tránsito para los carruajes de todas clases que continuamente van de un punto á otro del litoral, y si bien hay que pasar el rio de Añasco, esto se verifica por el arrenal en la boca del mismo rio sin dificultad alguna.

Añasco, pues, como Dorado deben quedar eliminados de la línea que proponemos volviendo á recibir su correspondencia como anteriormente de la Administración de Mayagüez por medio de un balijero peaton: con lo que si así se determina puede esta resolución hasta servir de estímulo á la Municipalidad de Añasco para que active sus obras públicas, puesto que de estar concluido el camino á Rincon no habría inconveniente en que el coche-correo pasase por el mencionado Añasco.

Estas son las únicas diferencias que en la línea se introducen que de no hacerse destruyen por su base el sistema de carruajes, puesto que además de lo dicho respecto á Añasco, hay que añadir relativamente al Dorado y Vega-baja, que no existe carretera entre estos dos pueblos y el viaje lo hace el correo por propiedades particulares, algunas cerradas y cuyos dueños le abren paso para el mejor servicio público.

Sistema de conducción.

COCHES CORREOS.

El sistema de coches para trasportar la correspondencia, debe estar en consonancia con la situación de las vías á que se destinan.

Consistencia, ligereza y baratura, son cualidades que también hemos tenido en cuenta para la construcción de estos coches cuyo diseño vá unido con el número 21, como así mismo el presupuesto de este gasto y pliego de condiciones para hacerlos por medio de subasta pública.

Hemos adoptado la forma de la subasta pública para la construcción de estos coches, por las razones que indicaremos al tratarse de los contratistas de caballos.

Como anteriormente hemos dicho, la línea del Oeste puede ser recorrida sin dificultad alguna en toda su extensión por reunir condiciones para esta clase de vehículos de dos ruedas, por lo que creemos conveniente, que se establezca así el servicio, por cuyo medio se evitará que la correspondencia llegue mojada y completamente destruida como sucede en la actualidad.

El número de coches necesario para llenar las necesidades del servicio son: tres de respeto en Cataño (punto de partida). — Uno en Aguadilla, cuatro en Ponce y dos cruzando diariamente en dirección opuesta la línea postal.

La línea del Sur, desde la Capital á Cágua, debe continuar sirviéndose por carruaje como hoy se hace, empleando también el sistema de contratos.

Desde Cágua á Guayama el servicio se hará en buenos caballos con arreglo á la contrata de que se hablará oportunamente, y desde este punto á Ponce en coche-correo. Para este destino habrá dos, que con los diez de la línea del Oeste forman los doce carruajes cuya construcción debe substarse.

La línea de Cágua á Fajardo (2.º orden y la transversal de Humacao á Guayama por Mauabó y Arroyo, serán servidas á caballo con las condiciones dichas anteriormente.

Para mejor inteligencia puede verse el adjunto plano de comunicaciones postales, trazado por nosotros en vista de todos los datos que hemos podido adquirir, algunos de los cuales son oficiales, (pag.ª 20).

El presupuesto de reparación y entretenimiento de los coches-correos vá al pié del modelo de los mismos.

Itinerarios.

Con arreglo al nuevo plan que proponemos, los itinerarios de la línea del Oeste (modelo página 19) cambian enteramente tanto en las horas fijadas para la salida de los correos de la Capital y Ponce, como en las invertidas de uno á otro de los pueblos comprendidos en el trayecto. Al hacer esta reforma hemos tenido en cuenta la mayor velocidad del transporte y el estado de algunos de los trozos del camino que hay que recorrer, así como los itinerarios hoy vigentes.

La hora de las 9 de la mañana fijada para la salida de las expediciones de la Capital y Ponce es muy conveniente, sobre todo al comercio de los pueblos mas principales de la Isla, desde la Capital á Arecibo inclusive, y desde Aguadilla á Ponce inclusive también que reciben su correspondencia durante el día en horas de trabajo. Además la hora de salida para la línea del Sur, que se expresa mas adelante, facilitará el cambio inmediato de correspondencia con toda la línea del Oeste.

Así pues, las horas suprimidas en este trayecto por los nuevos itinerarios son nueve comparadas con los que rijen en la actualidad, ventaja inmensa, que unida á la que ofrece el transporte á la vez de toda la correspondencia que haya para los pueblos de la línea, es muy digna de ser tenida en consideración.

También la línea del Sur necesita nuevos itinerarios: su salida debe tener lugar en la Capital y Ponce á las cuatro de la tarde, hora apropiada para que pueda efectuarse el enlace de la línea del Oeste, y dividirse las horas del día para el despacho de los correos por el público y la Administración. También debe tenerse en cuenta que es necesario medie tiempo bastante para poder contestar la correspondencia de una misma línea, y esto se consigue con el nuevo plan que proponemos puesto que desde la llegada del correo del Sur á las 8½ de la mañana y su salida á las cuatro de la tarde, transcurrirán 7½ horas.

Además, toda la correspondencia que caiga, por ejemplo, en el buzón de la Capital despues de la salida del correo del Oeste (nueve de la mañana) para los puntos de esta línea comprendidos entre Ponce y Rincon inclusive, puede enviarse por la línea del Sur, y se recibirá en los puntos de su destino con muchas horas de anticipación á la llegada del correo del Oeste del siguiente día.

DEMOSTRACION.—El correo de la línea del Sur sale á las cuatro de la tarde de un línea v. g. y llega á Ponce el miércoles á las 8½ de la mañana. De este punto parte el correo del Oeste á las nueve de la misma mañana y lleva la correspondencia que ha traído de la Capital el de la línea del Sur, para los pueblos comprendidos hasta Rincon inclusive, porque no se verificará el encuentro del correo del Oeste que sale el miércoles de la Capital y el que sale el mismo día de Ponce, sino entre Aguadilla y Aguadilla.

El correo de Cágua á Fajardo (S. E.) por Humacao, saldrá del primer punto al mismo tiempo que el de Ponce. A su llegada á Humacao partirá el que desde este pueblo se dirige á Guayama (línea transversal) llevando la correspondencia de Humacao y su término, así como la de la Capital, Cágua y pueblos intermedios hasta Humacao, nada mas que para los pueblos de Yabucoa y Mauabó, pues los paquetes que van dirigidos á Arroyo y Patillas deben remitirse á Guayama de donde sale el correo á las tres de la mañana, que es la hora de llegada del de la Capital.

Debe evitarse que las Administraciones envíen cartas sueltas en las balijas, y si prevenir vayan envueltas, aunque sea una sola, en forma de paquetes con su dirección marcada; excepto las que no estén dirigidas para puntos de la ruta, en cuyo caso se remiten á la Administración en donde las toman los peones balijeros de los pueblos respectivos. Cada paquete debe decir "De tal punto á tal otro," con el fin de evitar confusiones.

Conductores.

Bien quisieramos que estos empleados no vieran que figurar en este proyecto con el carácter que en el les marcaremos, en razon del gasto que origina su creación, si bien no es tal, que merezca llamar la atención, dado el servicio que están llamados á prestar; pero la experiencia nos demuestra que ni los conductores que hoy prestan el servicio, ni el sistema adoptado en algunas partes de entregar la correspondencia á un contratista general de toda una línea que los nombra, pueden servir en manera alguna de garantía para la Administración, para el público y sobre todo para los empleados del ramo sujetos á una gran responsabilidad.

Nada mas fácil que probar esta verdad. Los

conductores que en la actualidad sirven son todos, salvo alguna excepción, peones ó jornaleros que apenas saben leer y escribir.

Con el sistema adoptado en la Isla se les entregan los certificados cuyo valor y responsabilidad que contraen al recibirlos á penas reconocen bajo un sobre, y puesto en un Registro que no leen, firmando su conformidad á ciegas. Al entrar en las Administraciones de correos del tránsito depositan en manos del Administrador vayas y certificados, y este si quiere puede hacer lo que le acomode con aquellos sin responsabilidad alguna, como con la correspondencia que revuelve dentro de las balijas para encontrar el paquete que le corresponde.

Estos conductores gozan hoy un sueldo de cuarenta pesos mensuales, de los que tienen que dedicar la mayor parte á la manutención de dos caballos por lo ménos, (deben tener tres segun reglamento) que en poblaciones como Ponce les importa, si son dos los caballos, doce pesos al mes, debiendo sostenerse él en dos puntos, el de partida y el de parada, tomar algun alimento en el camino y hacer semanalmente un viaje redondo; estos conductores, repetimos, no pueden prestar garantía moral alguna á la Administración ni á nadie. Son simplemente peones, que vienen á ganar por viaje de ida y vuelta á razon de diez pesos, cantidad que se paga á cualquier peon en el país, y mucho mayor casi siempre por hacer un solo viaje de ida sin carga, en una distancia igual ó tal vez menor que la que tiene que recorrer un conductor cualquiera.

De ningún modo creemos aceptable el servicio prestado por uno ó mas contratistas, mientras tengan á su cargo el nombramiento de los conductores, por mas que asuman la responsabilidad de las faltas que estos pueden cometer.

Podemos asegurar, sin temor de equivocarnos que en la Isla no hay nadie que dedique un capital de arriendo por entero de cualquiera de las líneas principales con la responsabilidad consiguiente á este servicio; por trozos ó paradas, si; pero si la correspondencia se fuese entregando de postillon en postillon en toda la línea, cuando estos no ofrecen responsabilidad personal, por mas garantías que otorgue el contratista su amo, consideramos mas aceptable el conductor de hoy sobre quien, al ménos, se puede ejercer mayor vigilancia directa.

Además razones políticas que están alcance de todos y no son propias del caso, se oponen á todo sistema que no sea de seguridad completa que debe abrigar la Administración de que la inviolabilidad y el secreto de la correspondencia son una verdad.

A zanjarse estos inconvenientes tiene nuestra propuesta. Esta se concreta á pedir la creación de siete plazas de conductores para la línea del Oeste; seis para la del Sur; seis para la del S. E. ó sea la de Cágua á Fajardo; cinco para la transversal de Guayama á Arroyo y otros cinco para la de la Capital á Cágua.

Hemos creído procedente determinar en un proyecto el reglamento que vá á junto las cualidades que deben adornar á los aspirantes á estas plazas, así como los deberes que contraen al desempeñar estos cargos. (Página 25.)

Determinadas con precision en el reglamento citado las funciones que deben ejercer estos conductores, hallara en ellos la Administración no un maniquí que es á merced de cualquiera, sino un empleado público que tendrá conciencia de sus actos y ofrecerá la responsabilidad moral de un hombre honrado y leal servidor que es la mejor de todas las garantías.

Contratistas de la conducción de la correspondencia.

Significando la idea que hemos sostenido de que la Administración no debe reparar en gastos, que, no siendo superfluos ni mal aplicados, tengan por objeto mejorar uno de sus ramos, ándole condiciones de la mayor perfección en lo posible, mucho mas cuando la voz pública lo pide y la justicia y la razón lo exigen, pasaremos á tratar de la reforma que debe hacerse en el sistema de conducción de la correspondencia.

Recomendado siempre en diferentes órdenes y disposiciones vigentes que se hagan por subasta pública todos los servicios de la Administración, por las ventajas que, dado un precio máximo, puedan obtenerse por la concurrencia de licitadores, creemos preferible esta forma para la conducción del correo mejor que ninguna otra. Es preferible también, por que en el país hay una gran existencia de caballos propios para tiro que sus dueños no saben á que aplicarlos; y si bien al principio creemos que habrá algunas dificultades para la asistencia de licitadores á las subastas, efecto de la falta de costumbre de celebrarse aquí estos actos, abrigamos la persuasión de que pronto se despertará el deseo de prestar servicios que como este á mas de dar un destino á tanto ganado que no trabaja, proporcionará á sus dueños pingües beneficios.

Conviene ante todo dividir las líneas en trozos ó paradas igualmente equidistantes entre sí siempre que el terreno que haya que recorrer sea igual, ó algo mas cortas si el camino se cruza de noche ó tiene dificultades que le hagan de mas difícil tránsito.

También es conveniente esta division por que así permiten á las pequeñas fortunas ó á los dueños de cierto número de caballos competir

en las subastas con los grandes capitales que en ellas quieran interesarse, pudiendo la Administración beneficiarse de estas competencias en las que resultará mayor número de licitadores, y por tanto, rebaja del tipo máximo señalado.

En el plano que á este proyecto se acompaña van indicados los puntos en donde deben establecerse las paradas en las que se efectuarán los relevos de caballos.

Empleados.

Como ligeramente indicamos en el preámbulo de este proyecto, el nombramiento de un empleado de correos es de grave responsabilidad para el Gobierno que le nombra, si no preside á su elección un delicado exámen, si bien no de sus vastos conocimientos que no deben sin embargo ser pocos, especialmente en todo lo que con el ramo se relaciona, al ménos respecto á las cualidades morales que al electo deben adornarle.

Y esto se explica fácilmente. Confiando el particular, por medio de una carta, á la voluntad de un funcionario público la expansión de su corazón manifestada á los sentimientos del amor ó de la amistad, y á menudo el secreto mas íntimo de una familia, quizás su propia honra; el comerciante ó industrial la realización de una negociación de la que puede depender su ruina ó su prosperidad; el hombre político y el mismo Gobierno en fin, intereses de partido ó de alta Administración, se hace necesario que el empleado encargado de velar por esta multiplicidad de intereses, contrarios la mayor parte de las veces, reúna condiciones de respetabilidad por su conducta y carácter que le hagan acreedor al aprecio público, mucho mas en los pueblos de vecindario reducido en donde, como sucede en los de la Isla, se vive en contacto con todas las clases de la sociedad entre las que no siempre existe la debida armonía.

La punible falta de un empleado, que sabe puede llevar á cabo la violación de la correspondencia, sin que fácilmente se pruebe la existencia del delito cometido en secreto y sin otro testigo que la propia conciencia, cuando es tan fácil achacar á muchas causas el extravío de una carta, esta falta repetimos puede acarrear al que es objeto de ella, tristes y desconsoladoras consecuencias.

Una buena elección en los empleados del ramo, inamovilidad en los destinos, y sueldos suficientes á llenar sus necesidades y méritos, son las mejores garantías de que un servicio está dentro de las condiciones que se requieren y cumple las esperanzas de todos.

En el presente proyecto ningún aumento de sueldos hemos propuesto en el personal de las Administraciones, no porque creamos esté actualmente bien retribuido, si no porque dejamos al ilustrado criterio del Gobierno Superior apreciar en su justo valor los trabajos de aquellos empleados.

Lo que si consideramos indispensable indicar es la necesidad de restablecer las plazas de Interventores de las Administraciones de Ponce y Mayagüez con el nombre de Oficiales 5.º, las cuales fueron suprimidas en el presupuesto vigente, y respecto á lo que han hecho sus reclamaciones los Administradores de dichos puntos; como también la conveniencia de crear una plaza de Oficial 5º y otra de Escribiente en la Administración general y otra también de esta clase en la Administración de Ponce: todos con los sueldos con que aparece en el presupuesto adjunto.

El Superior Gobierno sabe muy bien que sin que se estableciese el correo diario, estas plazas tendrían que volverse á crear por no poderse hacer el servicio con el escaso personal que hoy hay en las Administraciones; y por tanto superfluo sería cuanto dijésemos sobre la conveniencia del aumento propuesto, cuando por este nuevo plan el trabajo y las horas de oficina casi se duplican.

La Administración de la Playa de Ponce, no está retribuida, apesar de los quehaceres que le son propios y se le asigna en el presupuesto que presentamos la categoría de 3ª clase con el sueldo de 150 escudos anuales.

Respecto al material de las oficinas, no creemos exagerado el gasto indicado en dicho presupuesto, atendido el que ocasionará el nuevo servicio, y los indispensables de impresos (tres clasificados de escribir é imprenta, lacres, cuerdas, lúps, reposición de mobiliario, papel &c.)

Nos permitimos llamar la atención del Gobierno Superior, primero: sobre la necesidad de reponer los sellos de fechas de todas las Administraciones que se encuentran gastados y nada legibles, excepto los de la Capital que son de máquina, con debieran tener por lo ménos las Administraciones principales, como en la Península é Isla de Cuba los tienen principales y subalternas; y segundo, respecto á la asignación señalada para estas Administraciones principales que no llega con mucho al precio excesivo que tiene aquí las habitaciones cuando se les exigen condiciones de capacidad, ser de mampostería para evitar incendios, y estar situadas en los puntos mas centinela.

Una cantidad que no pase de 50 escudos en Mayagüez y Ponce y relativamente as en los demás pueblos que tienen esta asignación, é intervención por parte de la Administración local de Rentas respectiva, para el contrato de arrien-